

*Dornier hofft vor allem auf private und staatliche Aufträge für die Seastar.*

# Bindeglied zwischen Learjet und Jacht

Die Seastar war ohne Zweifel eines der ungewöhnlichsten Flugzeuge auf dem Freigelände der diesjährigen NBAA Convention. Umgeben von zumeist größeren Businessjets wirkte sie – ein klassisches Flugboot in typischer Dornier-Bauweise mit zwei in Tandem-Bauweise oberhalb der Tragflächen installierten Propellern – auf den ersten Blick etwas deplatziert. Und doch konnte es, glaubt jedenfalls Conrado Dornier, keinen besseren Platz geben, um die Seastar erstmals auf dem US-Markt vorzustellen. Hier, im Südosten der USA, sitzt die Kundschaft, für die das Flugzeug nach Dorniers Auffassung geradezu prädestiniert ist. Eine wohlhabende Klientel, die nicht nur ein oder mehrere Geschäftsreiseflugzeuge(e) ihr Eigen nennt, sondern vielfach auch ein Amphibienflugzeug, um auf direktem und schnellstmöglichem Weg die eigene Jacht und/oder das Grundstück am Meer erreichen zu können. In der Regel handelt es sich dabei um einmotorige Landflugzeuge auf Schwimmern wie die unverwundliche Cessna Caravan. Echte Flugboote, also Luftfahrzeuge mit einem schwimmfähigen Rumpf, findet man dagegen kaum noch, denn Neuentwicklungen hat es in diesem Marktsegment seit mehr als fünf Jahrzehnten nicht mehr gegeben. Dabei haben sich aufgrund der aerodynamisch günstigeren Formgebung den Vorteil deutlich höherer Geschwindigkeiten.

## Platz für sechs bis zwölf Passagiere

Bei rund 330 Stundenkilometern liegt die maximale Reisegeschwindigkeit der von zwei jeweils 650 PS leistenden PT6A-135A-Propellerturbinen angetriebenen Seastar, die im Übrigen auch nicht mehr ganz neu ist. Ein erster, heute nicht mehr existieren-

Wasserflugzeuge spielen in vielen Regionen der Welt nach wie vor eine bedeutende Rolle. Die Dornier Seaplane Company offeriert mit der Seastar eine moderne Alternative zu den in die Jahre gekommenen Mustern in diesem Marktsegment. Im Visier hat man vor allem wohlhabende Zeitgenossen, die zusätzlich zum Businessjet noch ein vielseitig einsetzbares Amphibienflugzeug suchen.

der Erprobungsträger startete im August 1984 zum Jungfernflug, 1987 und 1988 gefolgt von zwei Prototypen. Entwickelt wurde die Seastar von Professor Claudius Dornier, der damit nicht zuletzt die Tradition seines berühmten Vaters Claude Dornier fortsetzen wollte, der mit Flugbooten wie dem Wal und der Do X Luftfahrtgeschichte geschrieben hatte. Nach Claudius Dorniers Tod übernahm dessen Sohn Conrado das Programm. Unter anderem weil die erhofften staatlichen Fördermittel ausblieben, kam es jedoch nie zu einer Serienfertigung in Deutschland, selbst nachdem 1990 die LBA- und ein Jahr später die FAA-Zulassung ausgesprochen wurden. Auch eine geplante Produktion in Malaysia zerschlug sich, so dass das Vorhaben 1991 vorläufig auf Eis gelegt wurde. Der erste Prototyp (mit dem Kennzeichen D-ICDS) wurde in Oberpfaffenhofen abgestellt, das zweite Exemplar (D-ICKS) in flugfähigem Zustand gehalten und immer wieder auch öffentlich vorgeführt – in der Hoffnung, die Seastar eines Tages doch noch in Serie zu fertigen. Mit dem Schritt in die USA soll es nun so weit sein. Zeitpunkt und Standort – wobei der exakte Ort der Endmontage in den kommenden Monaten bekannt gegeben werden soll – sind Conrado Dornier zufolge ideal, zudem sei die Verwendung von Faserverbundwerkstoffen im Flugzeugbau heute anders als vor zwei Jahrzehnten akzeptiert

(vgl. Interview). Die eigens gegründete Dornier Seaplane Company mit Sitz in Miami und dem ehemaligen Gulfstream- und Adam-Aircraft-Mann Joe Walker als CEO wird für den Bau, den Vertrieb und die Betreuung des Flugboots, das Platz für sechs bis maximal zwölf Passagiere bietet und größtmäßig zwischen King Air 200 und King Air 350 angesiedelt ist, verantwortlich sein. Die einzelnen Komponenten will man allerdings nicht selbst herstellen, sondern von noch auszuwählenden Partnern liefern lassen.

Die Planungen sehen vor, 2010 als erstes neues Flugzeug die Seriennummer 3 zu komplettieren, die sich baulich nicht von der D-ICKS unterscheiden und quasi als Prototyp für die Serienfertigung dienen soll.

### Dornier Seastar

Technische Daten	
Länge	12,70 m
Spannweite	17,74 m
Höhe	4,25 m
Kabinenlänge <sup>1)</sup>	4,00 m
Kabinenbreite	1,65 m
Kabinenhöhe	1,40 m
Sitzplätze	2 + 12
max. Abfluggewicht	4 600 kg
max. Reisegeschwindigkeit	333 km/h
Antrieb	PT6A-135A
Leistung	2 x 650 PS

1) OHNE COCKPIT UND GEPÄCKRAUM

## INTERVIEW



### Kein Grund, etwas zu ändern

**Conrado Dornier** ist ein Enkel von Professor Claude Dornier, dem berühmten Flugzeugkonstrukteur und Schöpfer des Wal und der Do X. Achim Figgen sprach mit ihm in Orlando über die Chancen der Seastar auf dem US-Markt.

**?...: Es ist ja nicht der erste Versuch, das Flugzeug in Serie zu bauen ...**

**Dornier:** Zunächst haben wir angefangen, in Deutschland zu produzieren. Aber die Fertigung habe ich dann aus den bekannten Gründen in Zusammenhang mit der Gründung der damaligen Deutschen Aerospace abgebrochen. Danach wurde ich eingeladen von der malaysischen Regierung, die Seastar in Malaysia zu fertigen. Aber leider hat sich das dort als nicht tragfähig erwiesen. Jetzt bin ich froh, dass wir in der Familie die Entscheidung getroffen haben, Montage und Vertrieb nach Amerika zu verlegen. Das ist nach wie vor das Luftfahrtland Nummer eins. Und Kunststoffflugzeuge sind inzwischen auch hier salonfähig geworden, so dass man die großen Bedenken, die man anfangs, als wir das Flugzeug zugelassen haben, gegenüber diesem Werkstoff noch hatte, heute nicht mehr teilt. Im Gegenteil: Heute wird erwartet, dass man mit Kunststoff baut.

**?...: Flugzeuge für den Regionalflugverkehr haben in der Regel 19 und mehr Sitzplätze. Könnte das ein Verkaufshindernis für die Seastar sein, weil sie kleiner ist?**

**Dornier:** Die Seastar ist nicht in erster Linie ein Commuter-Flugzeug. Sie ist zwar nach den entsprechenden Richtlinien zugelassen, aber Sie müssen sie im Wesentlichen als ein Privat-Flugzeug und ein Flugzeug für öffentliche Aufgaben sehen. Unsere Hauptkunden sind private Betreiber und Regierungen. Die Breite unseres Rumpfes ist einzigartig in dieser Größenklasse und gestattet

beispielsweise die Montage der gleichen Sitze wie in der Challenger, und die Seastar bietet mit der zentralen Anordnung der beiden Propellerturbinen und den Dornier-Stummelflügeln ein einzigartiges Sicherheitsniveau. Genau darauf kommt es unserer Kundschaft an. Mit Commuter-Flugzeugen konnte noch kein Hersteller überleben.

**?...: Die Seastar ist kein neues Flugzeug. Immerhin liegt der Jungfernflug schon 21 Jahre zurück ...**

**Dornier:** Ja, aber schauen Sie die King Airs an. Die Luftfahrt ist sehr innovativ – und wir waren damals unheimlich innovativ – aber auf der anderen Seite auch wieder sehr konservativ. Es gibt eben Innovationssprünge, und die Seastar war so ein Innovationssprung. Der war vielleicht damals noch etwas zu groß für den Markt, und Deutschland war nicht der ideale Standort für diese Art von Flugzeugen. Das Verständnis für die Amphibienfliegerei oder für die Wasserfliegerei ganz generell ist dort doch nur am Rande ausgeprägt, während hier in jedem größeren Hangar ein Amphibienflugzeug steht. Unsere Klienten hier sind die typischen Gulfstream- und Bombardier-Eigner, die einen großen Flugpark mit mehreren Flugzeugen besitzen, und da gehört traditionellerweise auch ein Amphibienflugzeug dazu. Das ist der Markt, den wir anpeilen, und nicht zuletzt deshalb kommt auch das Management für die neu gegründete Dornier Seaplane Company von Gulfstream. Die sind in dieser Welt zu Hause und sehen genau das Potenzial.

*Auch wenn das Programm lange auf Eis lag, wurde die D-ICKS doch ständig in flugfähigem Zustand gehalten. Nach der Vorstellung auf der NBAA Convention konnte das Unternehmen Verträge für neun Flugzeuge unterzeichnen.*

Mit ihr werden Einrichtungen, Materialien, Produktionsprozesse, Zuliefererkette, etc. auf ihre Brauchbarkeit überprüft. Die Seriennummern 4 bis 9 sollen 2011 folgen, dann soll auch die Produktionszulassung vorliegen.



[www.dornierseawings.com](http://www.dornierseawings.com)

**?...: Die Flugzeuge werden also genau so aussehen wie das einzige noch fliegende Exemplar?**

**Dornier:** Wir können das Flugzeug so, wie es ist, auf den Markt bringen. Es gibt keine Notwendigkeit, irgendetwas grundsätzlich zu verändern. Wir sind mit den Flugeigenschaften, Flugeigenschaften und Wassereigenschaften sehr zufrieden, und darauf kommt's an. Wenn man sich das Flugzeug anschaut, sieht es ja nicht alt aus, sondern wie gerade hergestellt – von einer Neulackierung einmal abgesehen. Die Seriennummern 3 bis 9 werden wir genau nach der Originalspezifikation bauen, ab der Seriennummer 10 wird es dann allerdings ein Glascockpit geben. Das ist aber dann erst 2012.

**?...: Wird sich an den verwendeten Materialien noch mal etwas ändern?**

**Dornier:** Wir werden wie bisher überwiegend beim Glasfaserverbundwerkstoff bleiben, weil Glasfaser große Vorteile hat bei der Reparaturfähigkeit. Wenn man im Busch oder auf einem Fluss fliegt und es passiert etwas, dann kann man sich bei der Glasfaser mit sehr einfachen Mitteln vor Ort behelfen.

**?...: Ihre Familie hat bislang rund 150 Millionen Dollar in das Seastar-Vorhaben gesteckt. Noch einmal etwa dieselbe Summe ist bis für die Aufnahme der Serienfertigung erforderlich. Wollen Sie das Geld allein aufbringen?**

**Dornier:** In Zukunft, wenn wir ein amerikanisches Unternehmen sind, möchte ich auch amerikanische Kapitalgeber mit dabei haben, um nicht als ein Fremdkörper in diesem Land gesehen zu werden, sondern als Teil der Gesellschaft. Wir stoßen aber auch auf strategisches Beteiligungsinteresse aus anderen Ländern, gerade aus solchen, die daran interessiert sind, Teile zuzuliefern.

Diese ersten Exemplare werden für einen Stückpreis von 5,5 Millionen Dollar angeboten, ab dem Jahr 2012 und der Seriennummer 10 sind jeweils sechs Millionen Dollar fällig. Dafür gibt es dann aber auch ein zeitgemäßes Glascockpit, Autopilot und Single-Pilot-IFR-Zulassung.

## Bis zu 48 Flugzeuge jährlich

Das Unternehmen hofft, zwischen 30 und 45 Seastars jährlich verkaufen zu können, wobei man nicht nur auf vermögende Privatkäufer setzt, sondern durchaus auch kommerzielle und staatliche Betreiber als Kunden gewinnen will. So könnte die Seastar als das leisere, schnellere, geräumigere und weiter fliegende Transportmittel beispielsweise Hubschrauber bei Versorgungsflügen zu Bohrinseln ersetzen. Nach dem Hochlauf der Produktion sehen die Planungen ab 2014 den Bau von bis zu 48 Exemplaren jährlich vor. Zunächst aber muss das Programm auch offiziell gestartet werden. Das könnte im Mai 2009 der Fall sein – unter der Voraussetzung, dass bis dahin 25 Bestellungen vorliegen.

**Achim Figgen**